فصلنامهٔ علمی مطالعات باستان‌شناسی پارسه
|| شمارهٔ ۱۹ || سال ششم || بهار ۱۴۰۱ ||
P. ISSN: 2645-5048 & E. ISSN: 2645-5706

تحلیلی بر معماری شبکهٔ تلگراف‌خانه و گمرکات استان بوشهر

سودابه معموری[I]
مرضیه منصوری‌زاده[II]
حسن اکبری[III]

نوع مقاله: پژوهشی؛ صص: ۱۵۶ - ۱۳۵
تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۸/۰۲؛ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۱۱/۱۱
شناسهٔ دیجیتال (DOI): 10.66224/PJAS.6.19.135

چکیده

مجموعه بناهای گمرکات حاشیهٔ خلیج‌فارس در استان بوشهر در اواخر دورهٔ قاجاریه و اوایل دورهٔ پهلوی اول ساخته شده‌اند. این بناها شباهت زیادی به‌هم دارند. تمام این بناها از لحاظ معماری به‌صورت یک‌شکل ساخته شده‌اند. تمامی این ساختمان‌ها دارای دو طبقه و منطبق برهم هستند. معماری این بناها برگرفته از سبک معماری نیمهٔ دوم قرن ۱۸ و ۱۹ م.، مغرب زمین است، این سبک به‌عنوان نمادی از تجدد وارد معماری ایران شد و معماری ایران را به‌شدت تحت‌تأثیر قرار داد؛ البته این تأثیر در سال‌های پایانی دورهٔ قاجار به‌مراتب بیشتر از سال‌های ابتدایی است. به‌وجود آمدن گمرکات در حاشیهٔ خلیج‌فارس از بندر دیر گرفته تا آخرین خط ساحلی و ایجاد ارتباطات این گمرکات با دیگر کشورها به‌خصوص انگلستان نیاز به تلگراف‌خانه را ایجاب می‌کرده است. تلگراف‌خانه‌ها نیز در نزدیکی هر یک از این گمرکات ساخته شده است. ایجاد تلگراف‌خانه برای در جریان قرارگرفتن مسائل و امور تجاری، اداری و سیاسی بوده است. هدف از این پژوهش، آشنایی با تاریخچهٔ شکل‌گیری و بررسی گمرکات استان بوشهر است؛ و پرسش اصلی این پژوهش نیز این است که، ویژگی‌های معماری این سازه‌ها چیست؟ با بهره‌گیری از روش پژوهش تاریخی و با مطالعات کتابخانه‌ای سعی‌شده است اطلاعات لازم دربارهٔ موضوع پژوهش گردآوری شود و شناخت کافی نسبت به گمرکات و تلگراف‌خانه‌های استان بوشهر حاصل شود. هم‌چنین از روش میدانی جهت بررسی نمونهٔ گمرکات در استان بوشهر استفاده شده است. نتایج پژوهش نشان می‌دهند که روابط تجاری و سایر ارتباطات بوشهر با کشورهای مختلف، منجر به شکل‌گیری گونه‌های مختلف معماری، ازجمله معماری گمرکات در این استان شده است که متفاوت با معماری بومی بوشهر است.

کلیدواژگان: تلگراف‌خانه، گمرکات، بوشهر، قاجاریه.

I. کارشناسی‌ارشد معماری، وزارت میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی استان بوشهر، بوشهر، ایران.
(نویسندهٔ مسئول).
g.maamori@yahoo.com
II. کارشناس وزارت میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی استان بوشهر، بوشهر، ایران.
III. دانشجوی دکتری باستان‌شناسی، دانشکدهٔ علوم اجتماعی، دانشگاه محقق اردبیلی، اردبیل، ایران.

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]
[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.135]

مقدمه

بندر بوشهر از دورهٔ باستان جزو مراکز مهم تجاری و فرهنگی به‌شمار می‌رفته که پل ارتباطی ایلامیان با بین‌النهرین از یک‌سوی، و ملوها در هندوستان امروزی به عمان و بین‌النهرین ازسوی دیگر بوده است و این موضوع به‌غیر از داده‌های باستان‌شناسی در منابع زبان‌شناسی نیز تأکید شده است (حصاری و همکاران، ۱۳۹۱: ۲۴۷)، ویرانه‌هایی از یک بندر ایلامی در محلی به‌نام «ریشهر» در نزدیکی بوشهر به‌دست آمده که در آن گل‌نوشته‌ای از «شوتروک ناهونته» کشف و قرائت شده است، این شهر احتمالاً «لیان» ایلامی است و به‌نظر می‌رسد تا قرن پانزدهم پیش‌ازمیلاد، تحت‌سیطرهٔ ایلامیان و یک شهر وابسته به انشان بوده تا خوزستان. نام آن نیز ریشهٔ ایلامی دارد و واژهٔ NIM نیز جلوی نام این شهر قرار گرفته است. «اشتاین‌کلر»، براساس متون اور III، لیان را در اواخر هزارهٔ سوم و هزارهٔ دوم پیش‌ازمیلاد، بوشهر تاریخ‌گذاری کرده و احتمال می‌دهد که انشان ازطریق این بندر راه مستقیمی به بین‌النهرین داشته است (Steinkeller, 1982: 252). سفال‌های به‌دست‌آمده از این منطقه نیز شبیه سفال‌های دورهٔ کفتاری فارس بوده و تاریخ حدود ۲۲۰۰ تا ۱۶۵۰ پیش‌ازمیلاد را نشان می‌دهند (Pezard, 1914). بوشهر در دورهٔ هخامنشیان مرکز سیادت دریایی ایرانیان به‌شمار رفته است (یزدانی، ۱۳۹۸: ۵۶)، در پیرامون آن ۳۲ محوطهٔ هخامنشی و اشکانی تا جلگهٔ برازجان کشف و ثبت شده است (یزدانی و فیروزمندی، ۱۳۹۵: ۲۱۱). در زمان «اردشیر بابکان»، شهر «رام‌اردشیر» در هشت کیلومتری بوشهر ایجاد شد که اکنون خرابه‌های آن به‌نام «ریشهر» شناخته می‌شود (مارکوات، ۱۳۸۳: ۴۶). عرب‌ها این ناحیه را «ریضهر» نامیدند و رومیان آن‌را «کرسونتوی» خوانده‌اند (افشارسیستانی، ۱۳۷۸: ۱۸۹).

هنگام ورود اعراب به این منطقه در ریشهر جنگ بزرگی به‌وقوع پیوست که اعراب آن‌را مانند «جنگ قادسیه» دانسته‌اند (سعادت، ۱۳۹۰: ۱۴). بعد از واقعهٔ ریشهر، این شهر، رنگ آبادانی به خود ندید و رو به ویرانی نهاد. «یاقوت حموی» اولین جغرافی‌دانی است که از «بوشهر» نام می‌برد و آن‌را «بو شر» ثبت کرده است (لسترنج، ۱۳۳۷: ۲۸۱). در ابتدای دورهٔ صفویه تحولاتی رخ‌داد تا به‌تدریج نام بوشهر در نقشه‌ها و منابع تاریخی پدیدار شود (خلیفه‌زاده و علیصوفی، ۱۳۹۹: ۳۶). تاریخ جدید تجارت بندر بوشهر با پادشاهی «نادرشاه افشار»، آغاز شد که در دو قرن اخیر ایران نقش خاصی داشته است، به‌دستور نادرشاه و توسط «شیخ ناصر ابومهیری» محدودهٔ اصلی شهر بوشهر بنا نهاده شد (حمیدی، ۱۳۸۹: ۵۰)، اما ساختار کلی بافت امروزی در دورهٔ قاجار شکل‌گرفت (رنجبر و همکاران، ۱۳۸۹: ۲۴). این بندر در سدهٔ دوازدهم هجری‌شمس، به‌عنوان مهم‌ترین بندر تجاری ایران در آب‌های آزاد محسوب می‌شده است (دشتی، ۱۳۸۰: ۱۱۷)؛ به‌گونه‌ای‌که موردتوجه کشورهایی نظیر: انگلیس، فرانسه، هلند، پرتقال و روسیه قرار گرفت (Parsaee et al., 2015: 379). دلیل خاص‌بودن بندر بوشهر، شامل راهبردی بودن خلیج‌فارس و هم‌جواری این بندر با این آب‌راه مهم که توأم با رخ‌دادهای نظامی-سیاسی و ضرورت‌های اقتصادی و تجاری بوده که این بندر را در قرن نوزدهم میلادی، مهم‌ترین بندر ایرانی در خلیج‌فارس قلمداد کرده است. حضور گمرکات در سطح استان بوشهر در دورهٔ قاجار سبب آن شد که بیشتر کشورهای بزرگ دنیا من‌جمله: انگلیس، روسیه، آلمان، فرانسه و... در این شهر دفتر نمایندگی سیاسی داشته باشند. این شهر دروازهٔ جنوبی ایران برای تبادل افکار سیاسی و مناسبات فرهنگی شد. در دورهٔ قاجاریه، خط تگراف خانهٔ انگلستان از لندن تا هندوستان امتداد داشته، این خط در استان بوشهر تا استان فارس که امتداد خط آن از کشورهای مختلفی، ازجمله ایران به دو صورت زمینی یا کابل‌های دریایی انتقال می‌یافت.

یکی از مهم‌ترین عوامل قدرت برخی از کشورهای استعماری اروپا دستگاه تلگراف بود که بسیاری از نقاط مستعمراتی را در مسیر اهداف کشورهای استعمارگر به یکدیگر متصل می‌کرد. در پیوند با این موضوع، ایران و ازجمله بندر بسیار مهم بوشهر در نواحی تحت‌تسلط انگلستان

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.135]

اهمیتی خاص داشت؛ زیرا تلگراف علاوه‌بر آن‌که انگلستان را از اوضاع مناطقی هم‌چون بوشهر آگاه می‌کرد، ابزاری مهم برای ایجاد تغییرات پردامنه در آن نواحی نیز بود؛ عواملی هم‌چون اهمیت و نقش اقتصادی بوشهر در بقای حکومت قاجاریه، نقش این بندر در امر صادرات و واردات کالاهای ضروری و استعماری، جایگاه نظامی بوشهر به‌عنوان پایگاه دریایی ایران و نیز موقعیت راهبردی آن برای دولت انگلستان و حضور نیروهای انگلیسی در بوشهر به‌همراه تأسیس تلگراف‌خانه در بندر یادشده، برای آن دولت ضروری بود (حقیقی و حاجیان‌پور، ۱۳۹۵: ۸۹-۸۸).

پرسش‌های پژوهش: هدف اصلی این پژوهش بررسی علت وجودی گمرکات بوشهر و تلگراف‌خانه‌ها و بررسی معماری آن‌ها است. پرسش پژوهش این است که، علت وجود چندین گمرک و تلگراف‌خانه در بوشهر چیست؟ و ویژگی معماری آن‌ها چیست؟

روش پژوهش: در این پژوهش با بهره‌گیری از روش تحقیق تاریخی و با مطالعات اسنادی و بررسی چند بنای باقی‌مانده از گمرکات و تلگراف‌خانه‌ها سعی‌شده است که اطلاعات لازم دربارهٔ موضوع پژوهش گردآوری شده و شناخت کافی نسبت به گمرکات و تلگراف‌خانه‌های استان بوشهر حاصل شود. هم‌چنین از روش میدانی جهت بررسی نمونهٔ گمرکات در استان بوشهر استفاده شده است؛ بدین‌گونه که شش گمرک در استان بوشهر انتخاب و با بررسی میدانی که از هر یک از آن‌ها صورت‌گرفته است، اطلاعات، تصاویر و مستندات لازم جمع‌آوری شده است.

پیشینهٔ پژوهش

در مورد گمرکات و تلگراف‌خانه در بوشهر چندین پژوهش تاریخی انجام‌گرفته و کار بررسی معماری و باستان‌شناسی روی آن‌ها صورت نگرفته است. در طی پژوهشی که توسط «امیرخانی» انجام‌گرفته است، ایشان به تحولات گمرک بوشهر پرداخته‌اند (امیرخانی، ۱۳۹۹). «علی‌زاده‌مقدم» و «هاشمی‌پور» در مقاله‌ای به نقش ارامنه در گمرکات بوشهر پرداخته‌اند (علی‌زاده‌مقدم و هاشمی‌پور، ۱۳۹۷: ۲۱)؛ در همایشی نیز به بررسی چند بنای قاجاری که با سبک اروپایی ساخته شده‌اند، پرداخته است (مولایی‌هشجین، ۱۳۹۶). در کتابی نیز به بررسی معماری بوشهر در دورهٔ قاجار پرداخته که به‌صورت کوتاه از «گمرکات» نام برده شده است (غلامزاده‌جفره، ۱۳۹۲). در مقاله‌ای دیگر نیز تأثیر جریانات بادی را در معماری بوشهر بررسی شده است (رنجبر و همکاران، ۱۳۸۹)؛ هم‌چنین در کار پژوهشی به الگوهای طراحی اقلیمی در معماری بوشهر پرداخته است (Sedaghat & Akbarzadeh, 2016). «حبیب‌الله سعیدی‌نیا» نیز در کتاب و مقالهٔ خود درمورد گمرک بوشهر و نقش آن در تجارت دورهٔ قاجار مطالبی درج کرده است (سعیدی‌نیا، ۱۳۸۸ و ۱۳۸۹). مقاله‌ای دیگر، به علت ساخت تلگراف‌خانه در جنوب ایران توسط انگلیسی‌ها پرداخته است (حقیقی و حاجیان‌پور، ۱۳۹۵).

شکل‌گیری گمرکات و تلگراف‌خانه دورهٔ قاجاری

گمرک و تلگراف‌خانه دو مقولهٔ جدا از هم در ساختار تشکیل اولیهٔ آن در دورهٔ قاجاریه هستند که ارتباطی در اصل با هم دارند. در دورهٔ قاجاریه، وقایع بزرگی در جهان اتفاق‌افتاده بود و مهم‌ترین آن انقلاب صنعتی بود که پیامد آن گسترش تجارت جهانی و به‌دست آوردن بازارهای بین‌المللی بوده است. این مسأله تا عصر «ناصری» نمود خاصی در ایران نداشت و از این عصر بود معادلات بین‌المللی حالت دو جانبه پیدا کرد (سعیدی‌نیا، ۱۳۸۸: ۱۱۰). حکومت ایران نیز مجبور شد امور تجاری خود را انتظام بخشیده و نهادهای اقتصادی خاصی را جهت سروسامان دادن و رونق بخشیدن به تجارت داخلی و خارجی دائر نماید. درهمین‌راستا بود که حکومت ناصری در سال ۱۲۷۶ هـ.ق.، وزارت تجارت و فلاحت و در سال ۱۲۹۲ هـ.ق.، وزارت گمرک را تأسیس کرد (مستوفی، ۱۳۷۱: ۱۳۹). تا

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]
[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.135]

در دورهٔ «مظفری» در سال ۱۳۱۶ هـ.قو، به‌علت عایدات ضعیف گمرک که نتیجهٔ سوءمدیریت بود، ایران در اواخر قرن نوزدهم میلادی، از بلژیک درخواست کرد تا در اصلاح نظام گمرکی و نظام پستی کشور مساعدت کند. در ارائه این درخواست، فشار بریتانیا و روسیه در مقام دو طلبکار اصلی دولت ایران، بی‌تأثیر نبود. حکومت ایران در زمان «ناصرالدین‌شاه» و جانشینش، «مظفرالدین‌شاه»، به این نتیجه رسیده بود که افزایش و نظام‌مند کردن عواید گمرکی می تواند به بازپرداخت بدهی‌های خارجی کمک کند. کشور کوچک بلژیک، گزینهٔ مناسبی محسوب می‌شد؛ چراکه در ایران و آسیا سابقهٔ استعماری نداشت و اصولاً قدرت سیاسی بزرگی به‌شمار نمی‌آمد. از دههٔ هشتاد قرن نوزدهم میلادی، حضور آشکار ولی محدود بلژیکی‌ها را در ایران می‌توان مشاهده کرد. در این حضور که در کنار سرمایه‌داران دیگری از کشورهای فرانسه و بریتانیا و ایالات‌متحده و در قالب اخذ امتیاز برای انجام پاره‌ای از پروژه‌های عمرانی بود، از نقش «میرزا جواد سعدالدوله» (۱۳۴۸-۱۲۵۷ هـ.ق.) سفیر وقت ایران در بلژیک نباید غافل بود؛ وی که در سال ۱۳۲۲ هـ.ق.، به مقام وزارت تجارت هم رسید، بیش از ۱۰سال در مأموریت بروکسل حضور داشت و در تشویق سرمایه‌گذاران و مستشاران بلژیکی برای فعالیت در ایران کوشا بود. پس از حضور سرمایه‌گذاران بلژیکی، پای مستشاران این کشور اروپایی نیز به ایران باز شد؛ به‌عبارت دیگر، باید به گروهی از بلژیکی‌ها اشاره کرد که در قالب کارشناس و کارگروه‌های فنی به‌طور مستقیم برای دولت ایران کار می‌کردند. عرصهٔ همکاری این افراد، عمدتاً نظام مالی، گمرک و پست و تلگراف ایران بود (امیرخانی، ۱۳۹۹: ۳).

پادشاهی ناصرالدین‌شاه، نقطهٔ عطفی در تاریخ بوشهر محسوب می‌شود؛ به‌گونه‌ای که گمرک، این بندر را در موقعیت منحصربه‌فرد قرار داد. در این دوره، بوشهر به مرکز حکمرانی بنادر و جزایر خلیج‌فارس و همین‌طور مرکز گمرکات جنوب تبدیل شد. این جایگاه نشان‌دهندهٔ سیطرهٔ بوشهر بر بیش از نیمی از سواحل و کرانه‌های شمالی خلیج‌فارس بود (لوریمر، ۱۳۷۹: ۱۵۱). در این دوره، گستردگی و اهمیت کارکرد گمرک سرانجام موجب آن شد به‌همت «معین‌التجار بوشهری»، در بندر بوشهر ساختمان و تأسیسات نوینی در سال ۱۲۶۰ هـ.ق.، با نام گمرک‌خانهٔ بوشهر تشکیل شود (شیرین‌کام و فرجام‌نیا، ۱۳۹۶: ۴۵-۴۱). هنگامی‌که «نوز» بلژیکی به ایران آمدند، از آنجایی‌که گمرک بوشهر یکی از گمرک‌خانه‌های مهم ایران بود، نوز عهده‌دار ادارهٔ گمرک بوشهر شد و با کمک ایرانیان ارمنی به اداره و گسترش گمرکات بوشهر اقدام کرد (علیزاده‌مقدم و هاشمی‌پور، ۱۳۹۷: ۲۴).

گمرکات حاشیهٔ خلیج‌فارس در استان بوشهر، شامل بندر هاله (صادرات آن غلات، خرما و تنباکو بوده که از شیراز و بوشهر تهیه می‌شده است)، بندر عسلویه (صادرات این بندر پیاز، علوفه و فرش بوده و واردات آن، قند و شکر، چای، برنج و آرد)، بندر سیراف (صادرات این بندر پارچه‌های کتانی، منسوجات خوب و مروارید بوده و وارداتش عود، عنبر، کافور، جواهرات خیزران، عاج، آبنوس کاغذ، صندل و ادویه و عطریات هندی)، نخل تقی، بیدخون (صادرات پیاز، علوفه، فرش، و مرغ شکاری)، بندر کنگان (صادرات این بندر پیاز، علوفه، فرش، ماهی، حشینه، ظروف سفالی بوده که در محل می‌ساختند و واردات آن چای، برنج، شکر، پارچه و آرد)، بندر دیر (صادرات پیاز، فرش، عسل، عبا، علوفه و مرغ شکاری، واردات قند، آرد، برنج، روغن‌نباتی، تمرهندی، ریسمان و پارچه)، لاور ساحلی، بوالخیر، محمدعامری، بندر رستمی، دلوار (صادرات فرش، پیاز، خرما، کدو، علوفه و واردات چای، قند و شکر، پارچه، تمرهندی، برنج، و آرد)، شهر بوشهر (قدیمی‌ترین گمرک استان که به‌نام «چهاربرج» معروف بوده)، بندر ریگ (صادرات پیاز، باقلا، فرش، کاه، علوفه، کود حیوانی و واردات همه نوع کالا)، بندر گناوه (صادرات فرش، کودحیوانی، علوفه، باقلا، تخم‌مرغ و واردات چینی‌آلات، ادویه، برنج، تخته، سیمان، قند و شکر، فلاسک، پشم و پوست)، بندر دیلم (صادرات کود حیوانی، باقلا، فرش، کاه، علوفه و حیوانات اهلی و واردات چای، قند و شکر، پارچه، و روغن‌نباتی) بوده است (فتحی، ۱۳۵۴).

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.135]

یکی از مسائلی که انگلستان به‌عنوان ابزاری برای تحقق اهداف خود دنبال می‌کرد، تأسیس تلگراف‌خانه و کنسولگری در منطقهٔ خلیج‌فارس بود تا از این‌طریق بتواند اهداف خود را در منطقه دنبال کند. تلگراف‌خانه، بمبئی را به مسقط، جزایر هنگام و قشم، بندرعباس، بوشهر و تهران متصل می‌کرد و با تلگراف‌خانه می‌توانست اوامر و اخبار را به سرعت منتقل نماید و به کمک آن دستورات لازم دولت بریتانیا نیز در اسرع وقت دریافت شود (زعیمی، ۱۳۹۲: ۹۵). با گذر زمان و پیشرفت امور تجاری، تلگراف‌خانه در نزدیکی هر یک از این گمرکات ساخته می‌شده است. ایجاد تلگراف‌خانه‌ها برای در جریان قرارگرفتن مسائل و امورات تجاری بوده است (مشایخی، ۱۳۸۶).

معماری بناهای گمرکات قدیمی استان بوشهر

بناهای گمرک در استان بوشهر شامل گمرک‌های شهر بوشهر، بوالخیر، دیر، کنگان، محمدعامری و لاور ساحلی هستند.

بنای گمرک بوشهر

اولین بنای گمرک امروزی استان بوشهر معروف به «چهاربرج» در بندر بوشهر است. این گمرک زمان ناصرالدین‌شاه، توسط معین‌التجار بوشهری و با هزینهٔ ایشان تأسیس و با نقشهٔ بلژیکی‌ها احداث شده است. این عمارت در زمان ساخت به چهاربرج مشهور بوده و مرکز حکمرانی بنادر و جزایر خلیج‌فارس در دورهٔ قاجار بوده است. در زمانی که حکمران بوشهر از تهران یا شیراز برای حکمرانی و ادارهٔ شهر به شهر بوشهر وارد می‌شده، در اینجا اسکان داشته است. این ساختمان با طراحی «ژوزف نوز» (Joseph Naus) مشهور به «مسیو نوز بلژیکی» ساخته شد. در دورهٔ مظفرالدین‌شاه قاجار او به وزارت کل گمرکات ایران رسید و یکی از شخصیت‌های تأثیرگذار در آغاز جنبش مشروطهٔ ایران شد. در سال ۱۲۷۸ هـ.ش.، کارشناسان بلژیکی را برای انجام امور گمرک به ایران آوردند که نوز به‌عنوان «مدیرکل گمرکات» انتخاب شد. این عمارت به‌دلیل این که در چهار ضلع آن، چهاربرج قرارداشت، به «عمارت چهاربرج» مشهور شد. در سال‌های بعد، بعد از انتقال مرکز حکمرانی بنادر به «عمارت امیریه» که در محلهٔ کوتی قرارداشت و «احمدخان دریابیگی» آن‌را در سال ۱۳۱۷ هـ.ش.، تأسیس کرده بود، آن عمارت به ادارهٔ کل گمرکات ایران واگذار شد و متأسفانه به‌منظور توسعهٔ تأسیسات بندری عمارت چهاربرج تخریب و فقط قسمتی که توسط بلژیکی‌ها ساخته شده بود، باقی‌ماند که در حال‌حاضر این بخش از ساختمان بیش از یک‌صد سال (قاجاریه) قدمت تاریخی دارد. مالک این بنا، ادارهٔ کل بنادر، کشتیرانی و دریانوردی استان بوشهر است. وجه‌تسمیه این اثر برگرفته از محل قرارگیری آن در ادارهٔ کل گمرک استان است (تصاویر ۱ تا ۸).

این بنا دارای نقشهٔ مستطیلی‌شکل در دو طبقه است که ورودی اصلی آن از سمت ضلع شرقی است. دارای دو راه‌پله در دو طرف که هر کدام دارای ۱۸پله است که راه‌پله‌ها الحاقی به بنا هستند. در ضلع جنوبی طبقهٔ دوم طارمهٔ بزرگ قرار دارد که پلهٔ فرار در این قسمت قرار دارد. نقشهٔ طبقه همکف به سه قسمت تقسیم می‌شود که هر یک دارای کاربری متفاوتی است. ضلع شمالی دارای ۱۵ پنجره و دو در ورودی است و در ضلع جنوبی ۱۰ پنجره و چهار در که دو در آن در اصلی ورود و خروج هستند.

نقشهٔ طبقهٔ اول در ضلع جنوبی آن طارمه‌ای عریض به ابعاد ۳/۱۷×۳۶/۳۳ متر وجود دارد که دارای ۱۵ دریچهٔ طاق‌نما است و در ضلع غربی آن اتاق بزرگی به ابعاد ۷×۱۲ متر ساخته شده که کاربری فعلی آن اتاق ریاست است. نُه اتاق در مرکزیت این طبقه، و در ضلع شرقی سه اتاق، و ۱۶ پنجره و در جهت شمال همان طبقه، سه سرسرا ساخته شده است. در ساخت این عمارت از مصالح ساختمانی سنگ‌های اسفنجی دریایی، ملات ساروج، گچ و تیرآهن استفاده شده است. جنس

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.135]

درها و پنجره‌ها از چوب ساج بوده است. تیرآهن هم برای سقف استفاده شده است و برای نمای بیرون هم آجر به‌کار رفته است. نقشهٔ گمرگ قدیمی هیچ شباهتی با بناهای بافت قدیم بوشهر ندارد؛ زیرا این بنا یک بنای برون‌گرا است و هیچ ربطی با بناهای بافت قدیم بوشهر یا کشور ایران که بناها همه درون‌گرا هستند، ندارد. در این بنا از هیچ‌گونه عناصر معماری بافت بوشهر هم‌چون: شیشهٔ رنگی هلالی، شناشیل، ارتفاع زیاد در هر طبقه، طاقچه و هشتی استفاده نشده است. می‌توان گفت جزو اولین بناهای در شهر بوشهر است که برون‌گرا ساخته شده است و در سازهٔ آن به‌طور کلی از تیرآهن استفاده شده است و یکی از قسمت‌های امروزی این بنا، استفاده از راه‌پلهٔ فرفورژه‌شکلی است که در این بنا استفاده شده است (پروندهٔ ثبتی گمرک بوشهر، ۱۳۹۶). درحال‌حاضر، ساختمان گمرک با شمارهٔ ۳۱۸۰۰ در فهرست آثار ملی ایران به ثبت رسیده است. دورهٔ سوم معماری دورهٔ قاجاریه در سال‌های پایانی سلطنت ناصرالدین‌شاه رایج می‌شود. ساخت‌وسازها از الگوی خاصی پیروی نمی‌کنند و در عین‌حال شیوهٔ معماری سنتی قداست خود را ازدست داده و معماران کاملاً از شیوهٔ فرنگی و اروپایی تبعیت می‌کنند. شیوهٔ برون‌گرا سبک نئوکلاسیک اروپا است. تزئینات در داخل ساختمان به حداقل می‌رسد و در نماهای ساختمان از تزئینات گچبری استفاده می‌شود. برای اولین‌بار از سنگ در بدنه‌سازی و ستون در نما استفاده می‌شود، نقشهٔ مربع‌شکل با فضاهای متعدد، مرتفع، غیرمتقارن و همچنین به‌کار بردن سنتوری در نمای اصلی ساختمان مرسوم می‌شود؛ وجود بالکن در بناها نمونهٔ اصلی برون‌گرایی در این دوره است. تا این دوره، منازل دارای ایوان بوده که به داخل خانه باز می‌شود، ولی در این دوره بالکن با پیش‌رَوی به خارج بنا، کاملاً خارج بنا را به داخل بنا می‌کشاند (حشمتی و دولت‌آبادی، ۱۳۹۹: ۱۷۸)، از ویژگی‌های خاص این دوره باید از برون‌گرایی، پنجره‌های روبه بیرون، ورودی‌های پیش‌آمده و تزئینات به سبک روکوکو (اعتصام، ۱۳۷۴: ۹۳)، پلکان‌هایی که از وسط سرسرا شروع می‌شوند (نصیری‌انصاری، ۱۳۵۰: ۲۷۵) یا پله‌های تشریفاتی (اعتصام، ۱۳۷۴: ۹۳)، سرستون‌ها به سبک یونانی و قوس‌های نیم‌دایرهٔ رومی (انصاری، ۱۳۸۹: ۱۶۷)، نام‌برد. بعد از ناصرالدین‌شاه، مظفرالدین‌شاه بر تخت جلوس می‌کند، شیوهٔ معماری این دوره برون‌گرا با نقشهٔ مربع و مستطیل‌شکل است. عمده بناهای



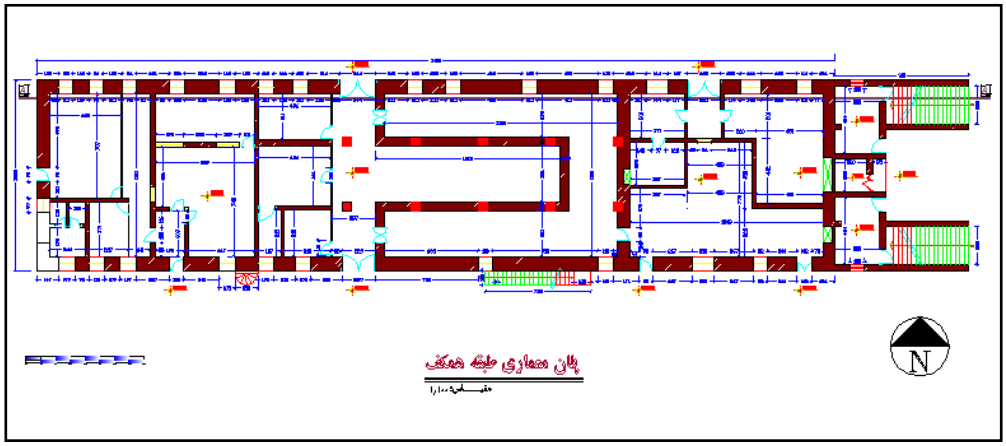
تصویر ۱. نمای ورودی گمرک بوشهر (امیرخانی، ۱۳۹۹: ۶).

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

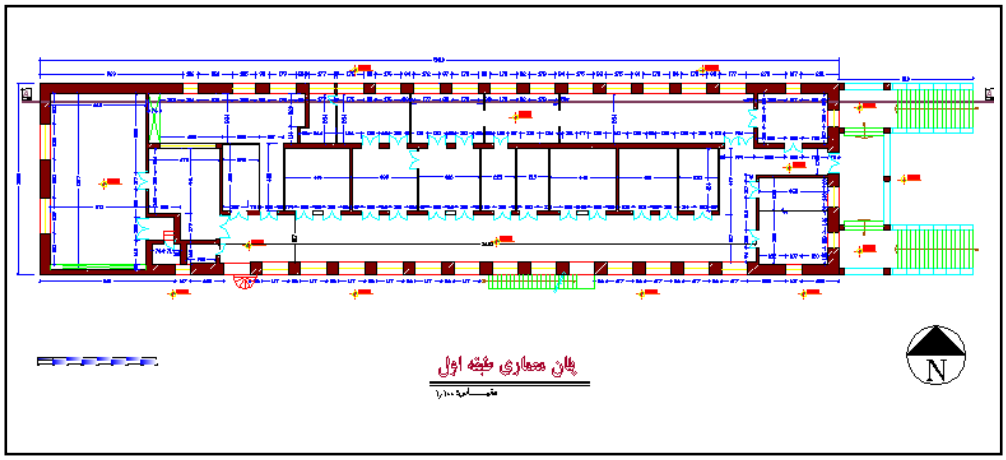
[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.135]



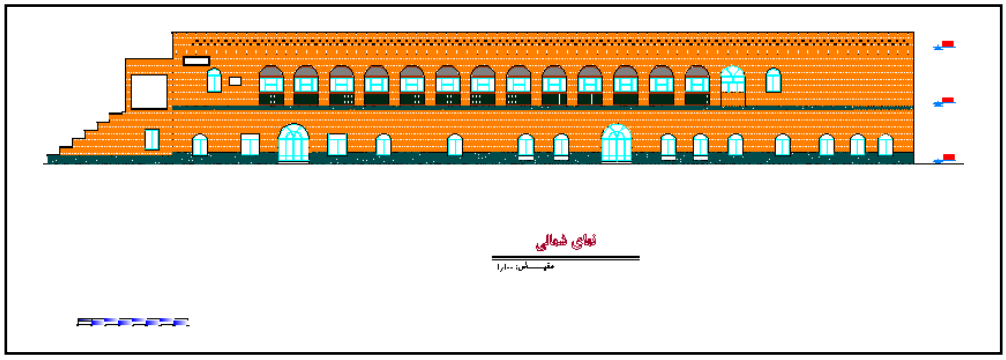

تصویر ۲. گمرک بوشهر (نگارندگان، ۱۳۹۶).



تصویر ۳. نقشهٔ طبقهٔ همکف گمرک بوشهر (نگارندگان، ۱۳۹۶).



تصویر ۴. نقشهٔ طبقهٔ اول گمرک بوشهر (نگارندگان، ۱۳۹۶).

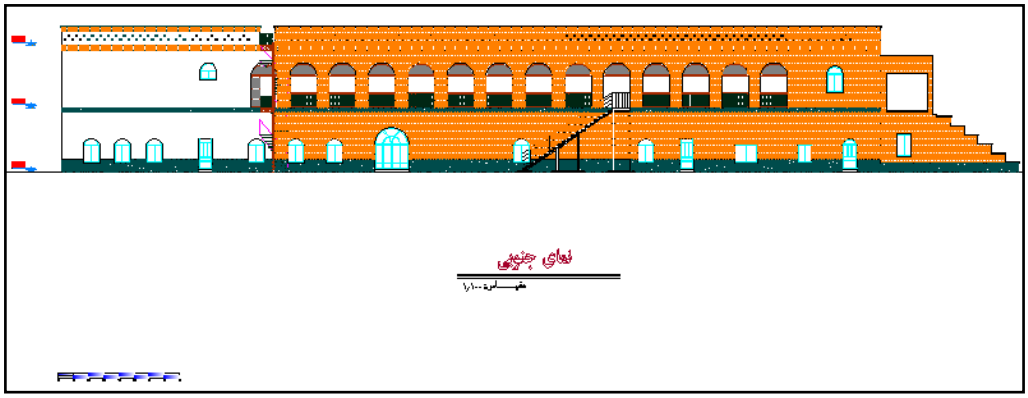


تصویر ۵. نمای شمالی گمرک بوشهر (نگارندگان، ۱۳۹۶).

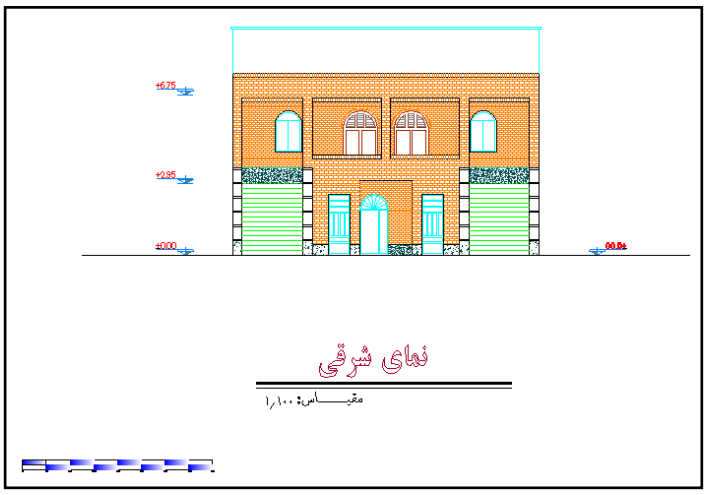
[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.135]

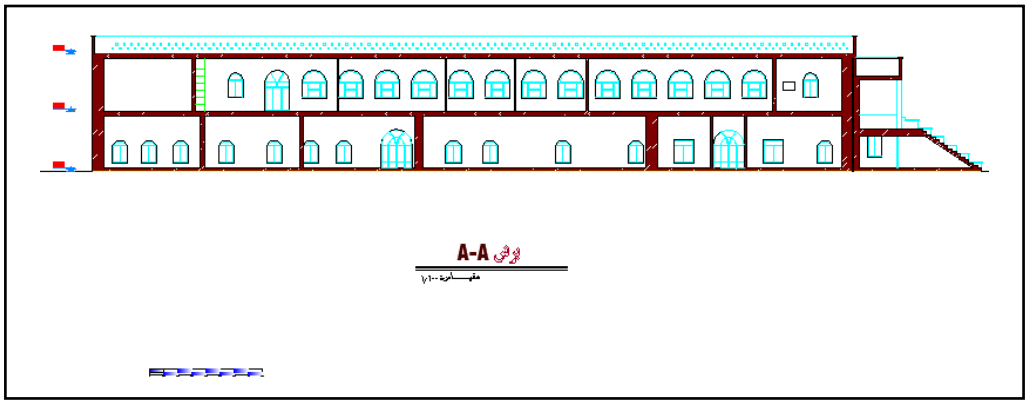
این دوره یک یا دوطبقه هستند. از ویژگی‌های معماری این دوره استفاده از بالکن در نمای بیرونی، ستون‌هایی به سبک کورنتی در گرداگرد ایوان، استفاده از پنجره و بازشو در تمام جهات ساختمان، حذف اُرُسی، عدم استفاده از تزئینات در داخل و خارج ساختمان، ایجاد فضاهای متقارن و فرم نما که تماماً از ساختمان‌های نئوکلاسیک اروپایی پیروی می‌کنند. در این دوره، دیگر از ساخت تالارهای فاخر و مجلل خبری نیست و بیشتر بناها جنبهٔ کاربردی دارند (حشمتی و دولت‌آبادی، ۱۳۹۹: ۱۷۹).



تصویر ۶. نمای جنوبی گمرک بوشهر (نگارندگان، ۱۳۹۶).



تصویر ۷. نمای شرقی گمرک بوشهر (نگارندگان، ۱۳۹۶).



تصویر ۸. برش از گمرک بوشهر (نگارندگان، ۱۳۹۶).

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

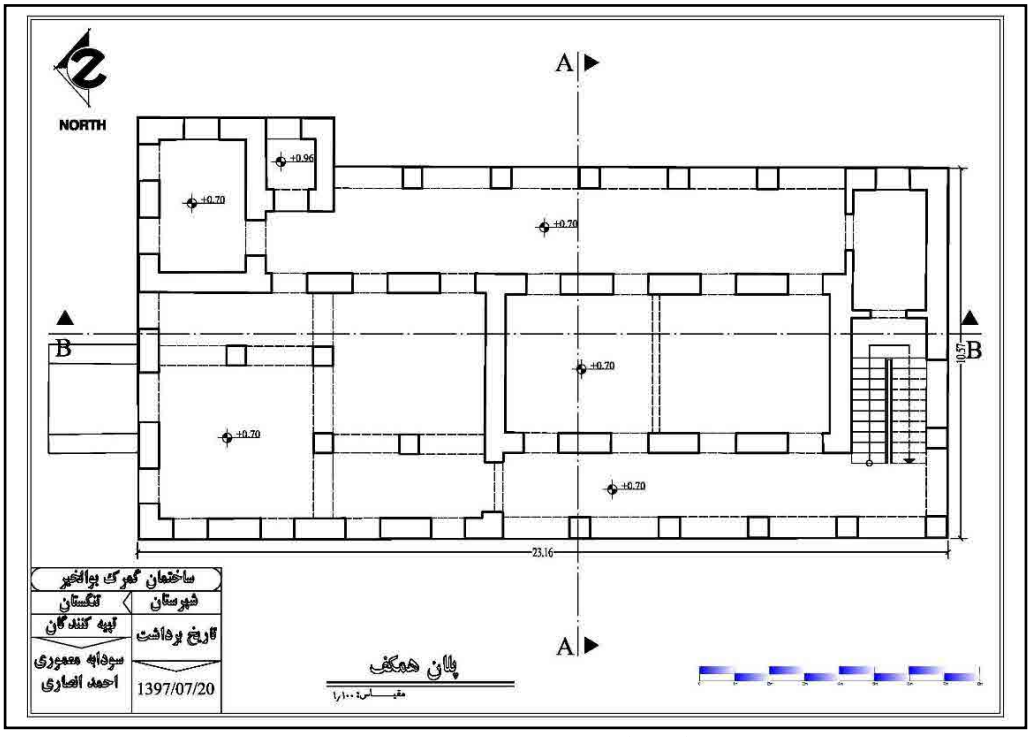
[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.135]

گمرک بوالخیر

این ساختمان در دوطبقه رو به دریا ساخته شده است. نمای شرقی و غربی این بنا یکی است. دو طبقه منطبق‌برهم و دارای نماهای همانند هم است. در هر طبقه سه اتاق وجود دارد، تمامی اتاق‌ها به‌هم ربط دارند. اتاق کوچکی در ضلع شمالی وجود دارد که شاید آب‌دارخانه بوده است، در گوشهٔ شمالی و جنوبی این بنا راه‌پله تعبیه شده است. ساختمان در دو طبقه دارای طاق طارمه‌ای است، و درمجموع دارای ۱۳ طاق هلالی است که بالای سردرها کتیبه‌ای نصب شده است (تصاویر ۹ تا ۱۴). کف دو طبقه توسط آجر، فرش‌شده است (پروندهٔ ثبتی گمرک بوالخیر، ۱۳۹۸).



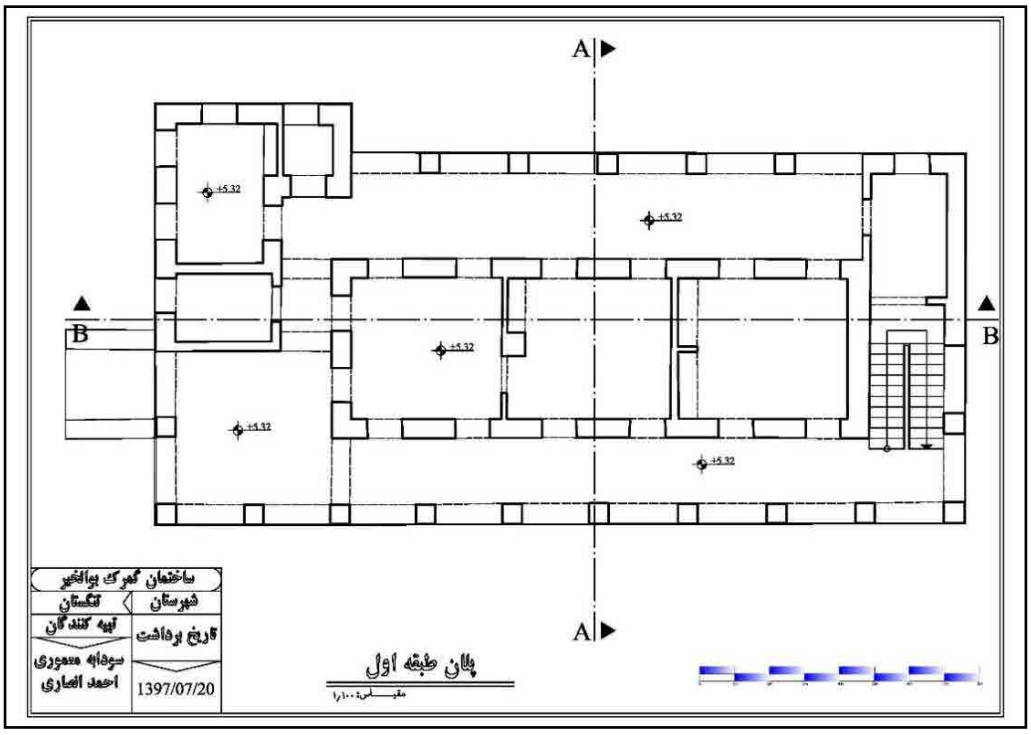
تصویر ۹. گمرک بوالخیر (نگارندگان، ۱۳۹۸).



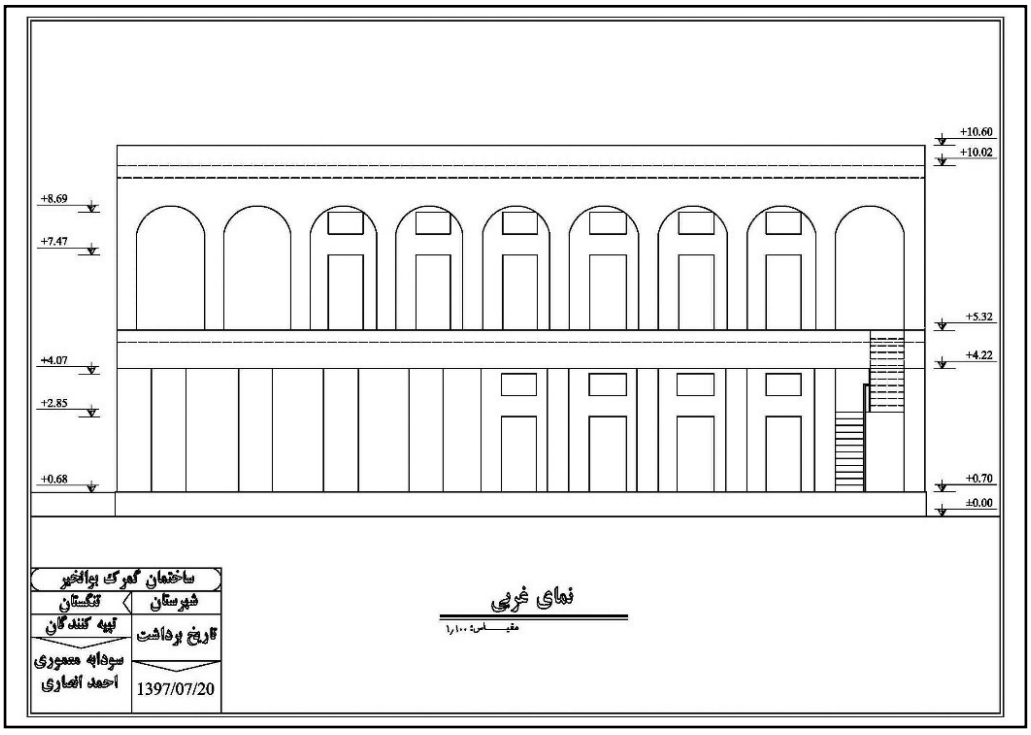
تصویر ۱۰. نقشهٔ طبقهٔ همکف گمرک بوالخیر (نگارندگان، ۱۳۹۸).

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.135]



تصویر ۱۱. نقشهٔ طبقهٔ اول گمرک بوالخیر (نگارندگان، ۱۳۹۸).



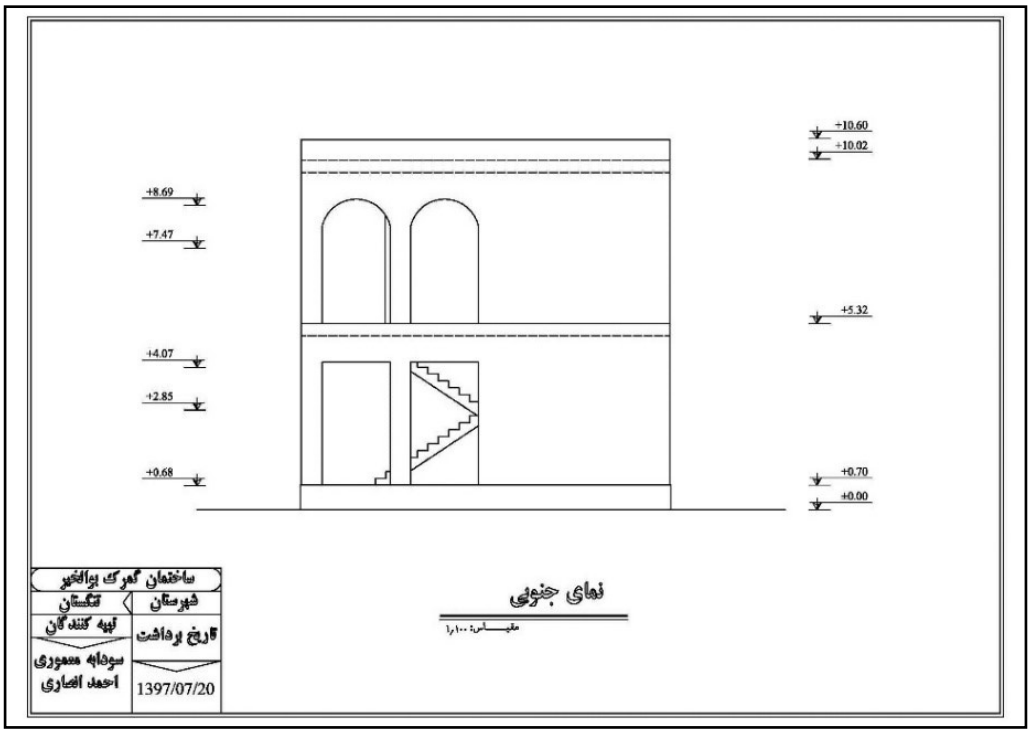
تصویر ۱۲. نمای غربی گمرک بوالخیر (نگارندگان، ۱۳۹۸).

گمرک دیر

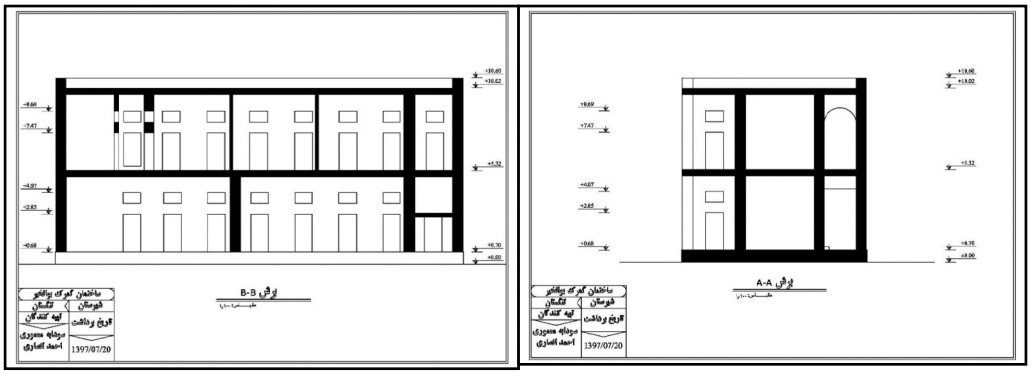
این ساختمان در دو طبقه و رو به دریا ساخته شده است. نمای شرقی و غربی این بنا یکی است؛ دو طبقه منطبق‌برهم و نماها مانند همدیگر است. در هر طبقه، سه اتاق وجود دارد که به همدیگر

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.135]



تصویر ۱۳. نمای جنوبی گمرک بوالخیر (نگارندگان، ۱۳۹۸).



تصویر ۱۴. برش از گمرک بوالخیر (نگارندگان، ۱۳۹۸).

راه دارند، اتاق کوچکی در انتهای ضلع شمالی وجود دارد که شاید آب‌دارخانه بوده است. در گوشهٔ شمالی، راه‌پله تعبیه شده است، ساختمان در دو طبقه دارای طاق و طارمه است و در مجموع دارای ۱۳ طاق هلالی است. بالای سردرها نیز کتیبه نصب شده است. مصالح ساختمانی شامل سنگ‌های اسفنجی دریایی و ملات سیمان است، برای سقف نیز از تیرآهن و آجر استفاده شده است (تصاویر ۱۵ تا ۱۹). کف بنا نیز با آجر فرش شده است.

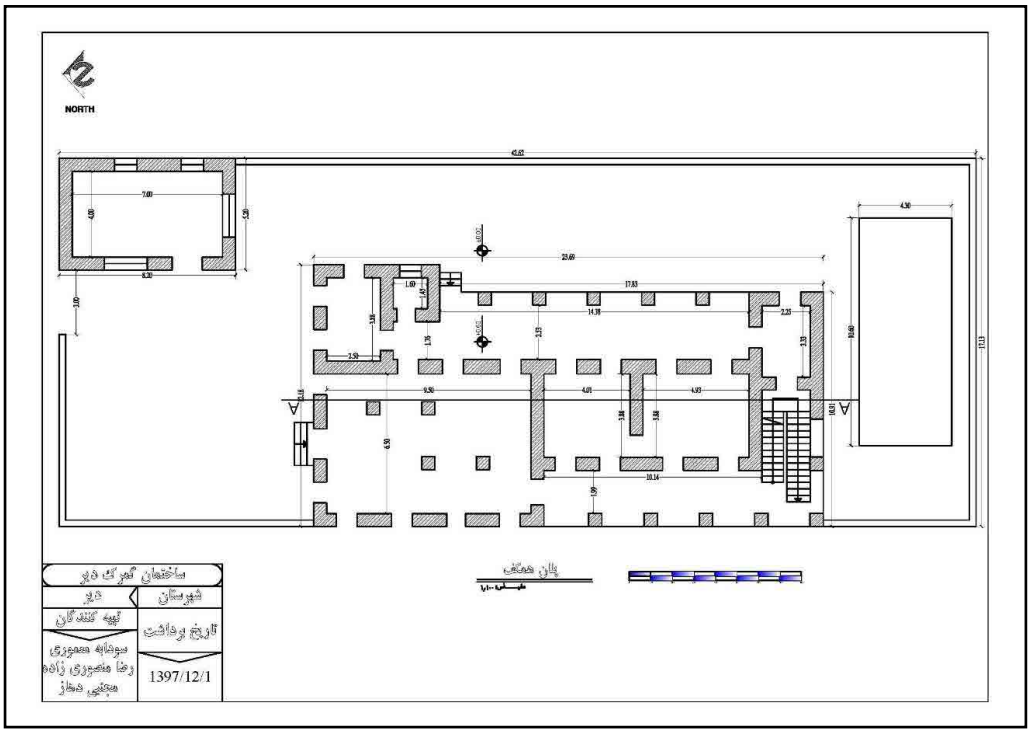
این عمارت از معدود ساختمان‌های نمونهٔ آن دوران است که سالم باقی‌مانده است. بقیهٔ ساختمان‌های مشابه در بنادر به‌جز بنای گمرک بوالخیر تخریب شده‌اند. معماری خاص اثر و تشابه نمای شرقی و غربی و این که منطبق‌برهم ساخته شده و طارمه‌های سراسری که به گرد کل ساختمان وجود دارد، از ویژگی‌های بارز بناست (پروندهٔ ثبتی گمرک دیر، ۱۳۹۸).

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.135]



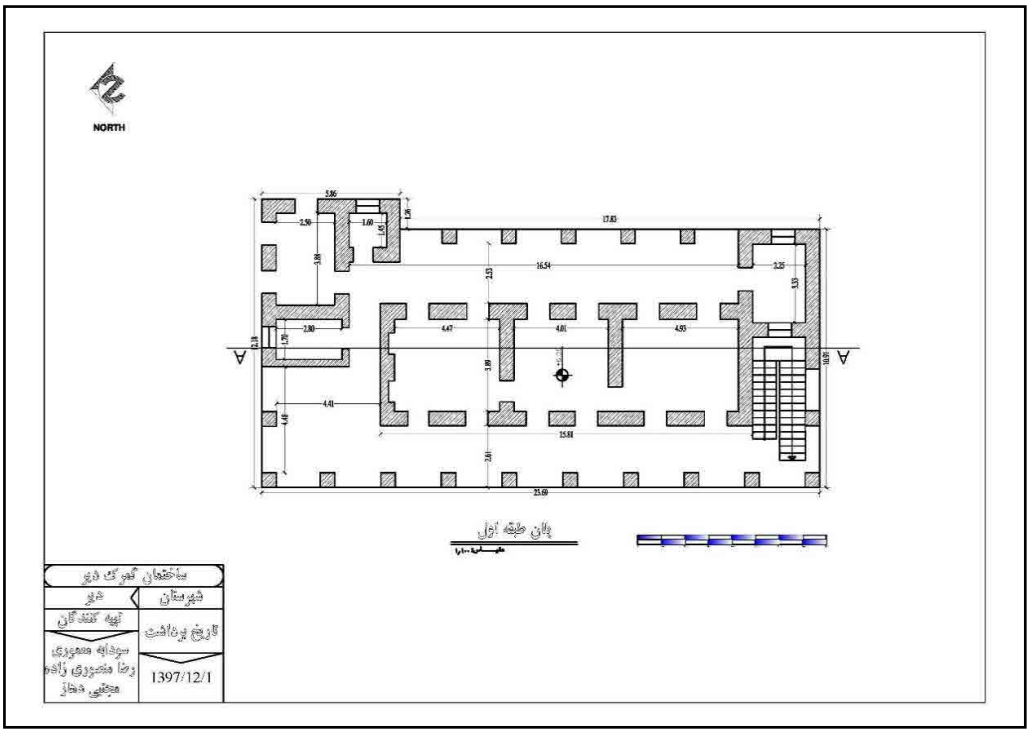
تصویر ۱۵. گمرک دیر (نگارندگان، ۱۳۹۸).



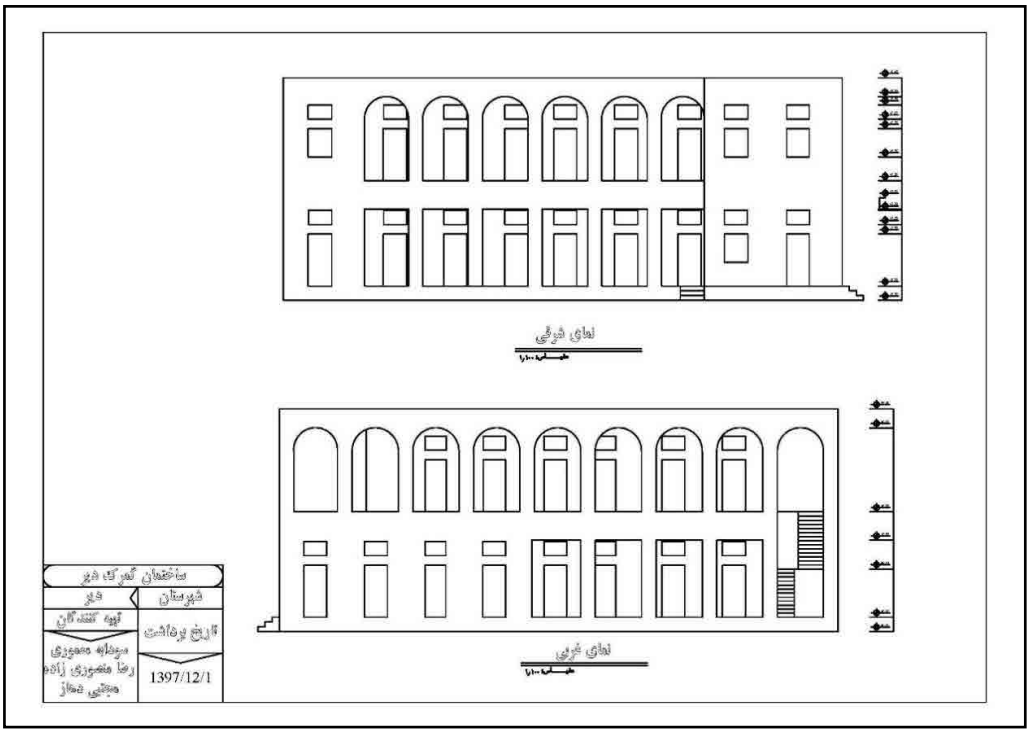
تصویر ۱۶. نقشهٔ طبقهٔ همکف گمرک دیر (نگارندگان، ۱۳۹۸).

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.135]



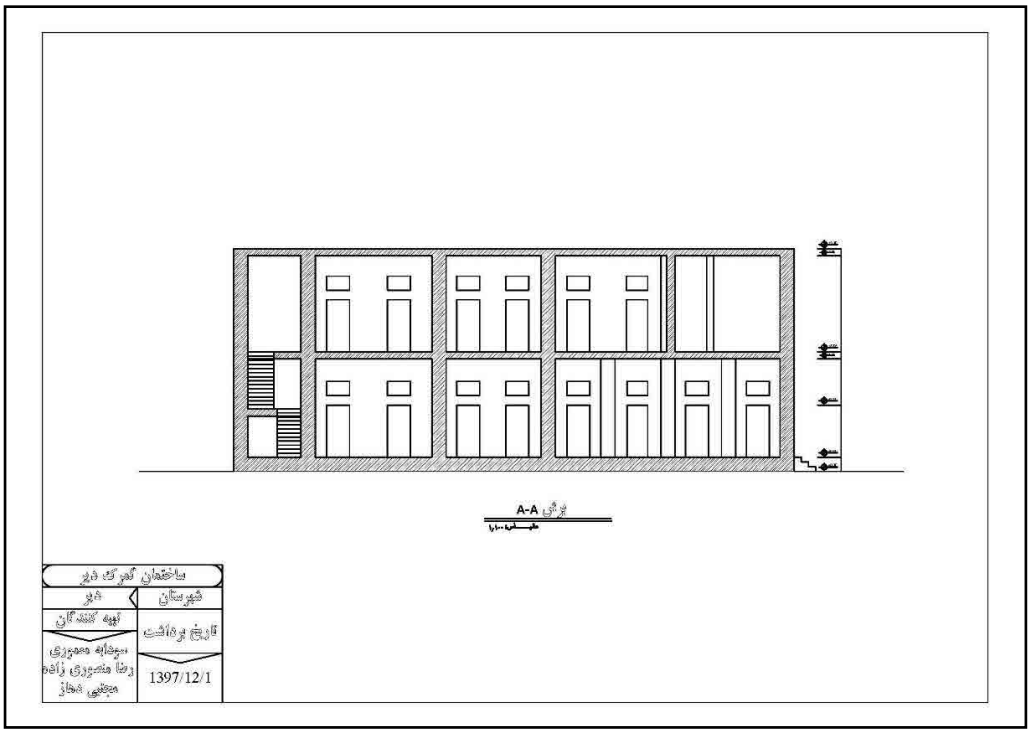
تصویر ۱۷. نقشهٔ طبقهٔ اول گمرک دیر (نگارندگان، ۱۳۹۸).



تصویر ۱۸. نمای شرقی و غربی گمرک دیر (نگارندگان، ۱۳۹۸).

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.135]



تصویر ۱۹. برش از گمرک دیر (نگارندگان، ۱۳۹۸).

گمرک کنگان

این بنا در دو طبقه ساخته شده است و هر دو طبقه، یک شکل و منطبق‌برهم هستند و طارمه با ستون‌های زیبا و مدور باعث برجستگی بنا شده است. در جنوب ساختمان راه‌پله وجود داشته که به طبقهٔ فوقانی و پشت‌بام وصل می‌شده است. این بنا در هر طبقه شامل اتاق‌های اداری، سرسرا، و آشپزخانه است. بالای سردرها نیز کتیبه‌های مربع‌شکل وجود دارد که برای ایجاد نور بوده است. طارمه‌ها دارای ۱۲ستون در هر قسمت است. فرم طاق‌ها در طبقهٔ فوقانی هلالی‌شکل و در طبقهٔ همکف کتابی‌شکل و تخت است و به‌طور سراسری اطراف بنا کشیده شده است. در هر طبقهٔ گوشهٔ شمال، راهرویی وجود دارد که باعث ارتباط به پشت ساختمان می‌شود. مصالح ساختمانی شامل آجر و سیمان بوده و در سقف نیز از تیرآهن و طاق نیم‌دایره (زمرشیدی، ۱۳۸۷) استفاده شده است. نازک‌کاری نیز از گچ بوده و ساختمان سفیدکاری شده است. مصالح دیوارها از سنگ اسفنجی دریایی است و ملات آن نیز سیمان و اندود نماها گچ زنده است (تصویر ۲۰).

گمرک محمدعامری

ویژگی منحصربه‌فرد این بنا شامل طارمه‌ها در دو طبقه است که ستون‌های آن منطبق‌برهم هستند. دیگر ویژگی آن فرم و نقشهٔ بناست که در تمامی ساحل خلیج‌فارس به‌طور یک‌دست ساخته شده بود. این بنا یکی از بناهای گمرکات قاجاری است که آثار آن برجا مانده است و در اوایل دورهٔ پهلوی هم استفاده شده است. این بنا هم در گذشته و هم در دورهٔ کنونی، کاربری اداری داشته است و به‌عنوان ساختمان گمرک مورداستفاده بوده است که هم اکنون تخریب‌شده و بدون استفاده است (تصویر ۲۱).

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.135]




تصویر ۲۰. گمرک کنگان (نگارندگان، ۱۴۰۰).




تصویر ۲۱. گمرک محمدعامری (نگارندگان، ۱۴۰۰).

گمرک لاور ساحلی

این بنا در دو طبقه ساخته شده است و دارای یک ورودی است که به‌سمت غرب باز می‌شود. دو طبقه، یک شکل و منطبق‌برهم ساخته شده که طارمه با ستون‌های زیبا و مدور باعث برجستگی بنا شده است. در جنوب ساختمان راه‌پله بوده که به طبقهٔ فوقانی و پشت‌بام وصل می‌شده است. این بنا در هر طبقه شامل اتاق‌های اداری، سرسرا و آشپزخانه است. بالای سردرها نیز کتیبه‌های مربع‌شکل وجود دارد که برای ایجاد نور بوده است که این مدل کتیبه‌ها در دورهٔ قاجاریه نیم‌دایره بوده است. آب‌انبار گوشهٔ جنوبی بنا قرار دارد. مصالح ساختمانی شامل آجر و سیمان بوده و در سقف نیز از تیرآهن و طاق نیم‌دایره (زمرشیدی، ۱۳۸۷) استفاده شده است. نازک‌کاری نیز از گچ بوده و ساختمان سفیدکاری شده است. مصالح دیوارها از سنگ اسفنجی دریایی است و ملات آن نیز سیمان و اندود نماها گچ زنده است (تصویر ۲۲).

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.135]




تصویر ۲۲. گمرک لاور ساحلی (نگارندگان، ۱۴۰۰).

گمرکات استان بوشهر در اواخر دورهٔ قاجاریه و اوایل پهلوی اول ساخته شده است. این بناها شباهت زیادی به‌هم دارند و از لحاظ معماری به‌صورت یک‌شکل ساخته شده‌اند. تمامی این ساختمان‌ها دارای دو طبقه و منطبق‌برهم هستند. این ساختمان‌ها در جهت شمال به جنوب امتداد یافته و ورودی رو به مغرب دارند. نمای زیبای طارمه با ستون‌های طاقی‌شکل که دورتادور بنا گسترش‌یافته، باعث برجستگی و شکوه‌مندی بنا شده است. در گوشهٔ شمالی و جنوبی بنا پلکانی برای رفتن به طبقهٔ فوقانی و پشت‌بام تعبیه شده است. در هر طبقه اتاق‌های کادر اداری، سرسرا و آشپزخانه وجود دارد. اتاق‌ها توسط درهای متعدد به همدیگر راه دارند، در و پنجره‌ها از جنس چوب و بالای سردرها کتیبه برای ایجاد نور و روشنایی نصب شده است. مصالح ساختمانی بوم‌آورد، از سنگ‌های اسفنجی دریایی برای پی ساختمان و دیوارها استفاده شده، سقف نیز از تیرآهن و آجر (طاق ضربی) ساخته شده است. در کنار هر ساختمان آب‌انبار و حوض آب وجود دارد که در فصول بارندگی آب باران را برای مصرف تابستان در آن ذخیره می‌کرده‌اند.

این بناها به‌صورت معماری غربی برون‌گرا ساخته شده‌اند و هیچ نوع شباهتی با بناهای شهر بوشهر ندارند. بناهایی که در شهر بوشهر با طراحی غربی ساخته شده‌اند. عمارت بانک شاهی در محلهٔ سنگی شهر بوشهر که معمار آن یک فرانسوی و مالک آن «محمدمهدی ملک‌التجار» و عمارت هفت‌بنگله در محلهٔ بهمنی است که در دورهٔ قاجاریه به‌عنوان تلگراف‌خانه استفاده می‌شده و معمار آن انگلیسی بوده است، و عمارت ملک که معمار آن فرانسوی و برون‌گرا است؛ در عصر قاجاری استان بوشهر تحت استعمار انگلیس بوده در یک دورهٔ بعد از ساخت گمرک شهر بوشهر شروع به ساخت بناهای گمرک در حاشیهٔ خلیج‌فارس کردند، مانند: بندر عامری، بندر لاور ساحلی، بندر بوالخیر، شهر کنگان و شهر دیر.... که تمام نقشهٔ عمارت‌ها به‌صورت یک‌شکل ساختند و معمار این بناها انگلیسی بوده است. اشتراک بین تمام گمرکاتی که در حاشیهٔ خلیج‌فارس ساخته شده است، نقشهٔ این بناها به‌طور کلی مستطیل‌شکل بوده و همهٔ آن‌ها در کنار دریا قرار دارند و تمامی بناها دو طبقه، دارای بالکن‌های عریض در ضلع بلندتر بوده و در دو طرف ضلع کوتاه دارای راه‌پله هستند؛ در کنار تمام بناهای گمرکات، آب‌انبار دیده می‌شود. مصالح آن‌ها سنگ‌های مرجانی که مصالح بوم‌آورد این منطقه است و هم‌چنین سیمان، گچ و تیرآهن هستند. در کل راه‌پله‌ها و سقف از تیرآهن استفاده شده است و این گمرکات جز بناهای اولیه در استان قراردارند که دارای تأسیسات برق‌کشی در بنا هستند. این بناها جزو اولین بناهای هستند که در سازهٔ آن‌ها از تیرآهن استفاده شده است و اندود نماها نیز گچ زنده بوده است. تنها بنای گمرک که در حال‌حاضر کاربرد دارد، گمرک کنگان است که ادارهٔ کل گمرکات به‌عنوان قسمت بایگانی از آن استفاده می‌کند و به‌خوبی از آن نگه‌داری کردند.

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.135]

تلگراف‌خانهٔ شهر بوشهر

تلگراف‌خانه در ابتدا در محلهٔ جبری بوده و بعد از آن به عمارت هفت‌بنگله در محلهٔ بهمنی انتقال داده می‌شود. این عمارت محل اسکان انگلیسی‌ها نیز بوده است. خط انتقال کابل دریایی از عمارت هفت‌بنگله تا کراچی هند امتداد داشته است. آخرین تلگراف‌خانه و پست در آن‌زمان در محلهٔ کوتی نزدیک کنسولگری انگلیس در پشت مدرسهٔ شاهدخت قرار می‌گیرد که درحال‌حاضر تخریب‌شده است. در زمان ناصرالدین‌شاه امتیاز تلگراف‌خانه‌های بوشهر به دست انگلیسی‌ها بوده که توسط رؤسای انگلیسی و کارمندان ایرانی اداره می‌شده است.

طبق شواهد تاریخی دولت بریتانیا برای خبررسانی و گردش اطلاعات و اخبار در امپراتوری خود با حساسیت و دقت بسیار بالا از خطوط انتقال تلگراف خود در کشورهای مختلف حفاظت می‌کرد و با تمام دولت‌های مسیر خط تلگراف از لندن به هندوستان قراردادهای مشترک حفاظتی داشت. در جریان مبارزات تنگستانی‌ها در استان بوشهر در زمان «رئیس‌علی دلواری» و «زائرخضرخان اَهرمی» تنها نقطه‌ای که این خط تلگراف مورد تعرض قرارگرفت، در منطقهٔ تنگستان بود که دولت انگلستان بارها مجبور شد دست به تعمیر و گماشتن نیروهای حفاظتی در منطقهٔ تنگستان بزند که هزینهٔ بسیار زیاد سیاسی و اقتصادی برای دولت بریتانیا داشت.

جهت ایجاد تلگراف‌خانهٔ انگلستان که از لندن تا هندوستان امتداد داشت، به‌ناچار از کشورهای مختلفی ازجمله ایران چه به‌صورت تیرهای زمینی و یا کابل‌های دریایی می‌گذشت، در استان بوشهر نیز خطی وجود داشت که از استان فارس (شیراز) به بندر بوشهر انتقال داده می‌شد (استفان‌رای، ۱۳۷۸: ۱۳۵). در جریان مقاومت جنوب در اواخر دورهٔ قاجاریه مبارزان تنگستانی برای مقابله با استعمار انگلیس و زمین‌گیر کردن نیروهای انگلیسی تیرهای خط تلگراف را که از منطقهٔ تنگستان می‌گذشت، بریده و این تیرها را به منطقهٔ خودشان انتقال می‌دادند. شاهد این گزارش‌های تاریخی به دست آمدن یکی از تیرهای خط تلگراف انگلیس در جریان کف‌سازی و محوطه‌سازی قلعهٔ تاریخی زائرخضرخان اهرمی است که برروی این تیر عبارت «شرکت برادران زیمنس» (Siemens Brothers Co) حک‌شده است. این شرکت تأمین‌کننده و سازندهٔ خط تلگراف دولت انگلستان از لندن به کشور هندوستان بوده است (تصویر ۲۳).



تصویر ۲۳. تیرهای خط تلگراف‌خانهٔ قلعهٔ زائرخضرخان در شهر اهرم (نگارندگان، ۱۳۹۸).

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.135]

ساختار تشکیلاتی تلگراف‌خانهٔ بوشهر، بخش‌های گوناگونی داشت. شاید تقسیم‌بندی ساختار تلگراف‌خانهٔ بوشهر، تاحدودی تابع تقسیم سیاسی و اداری آن منطقه بود؛ برهمین‌اساس، برخی نواحی جغرافیایی به‌عنوان تلگراف‌خانهٔ ایرانی، تحت‌نظارت و در اختیار تلگراف‌خانهٔ ایالت فارس قرارداشت. در پیوند با این موضوع، تلگراف‌خانهٔ بوشهر نیز در دو قسمت مجزا به فعالیت خود ادامه می‌داد. به نوشتهٔ «لورمیر» در کتاب سواحل خلیج‌فارس، در بوشهر و مناطق پیرامون آن به‌طور معمول، دو خط تلگراف وجود داشت:

- خط تلگراف هند و اروپا که آن‌را سیم انگلیسی می خواندند.
- تلگراف دولت ایران که آن‌را سیم ایرانی نام‌گذاری کرده بودند.

این تقسیم‌بندی کلی، از نظر اداری از تداخل در کارهای هر دو بخش جلوگیری می‌کرد و به احتمال بسیار، نظارت‌بر تلگراف‌خانهٔ ایرانی به‌راحتی صورت می‌گرفت (حقیقی و حاجیان‌پور، ۱۳۹۵: ۱۰۱)؛ هرچند که در بهره‌گیری از تأسیسات تلگراف، اولویت با اتباع و مأموران انگلیسی بود، اما این اختراعات و سامانه‌های جدید، مانند هر پدیدهٔ نوظهور دیگر، آثار گوناگونی در محیط پیرامون خود ازجمله بندر بوشهر نهاد که این آثار شامل توسعهٔ سامانه ارتباطی در بوشهر، تأسیسات سیاسی و اداری، خدمات بهداشتی، فعالیت‌های اقتصادی، شبکهٔ حمل و نقل، فعالیت‌های نظامی، فعالیت‌های گمرکی، بانکی و پستی، فعالیت‌های اجتماعی و سیاسی تلگراف‌خانهٔ بوشهر و تلگراف‌خانهٔ بوشهر، ابزار استعمار است (همان: ۱۰۴).

نتیجه‌گیری

قطعاً معماری در هر دوره‌ای متناسب با سبک زندگی انسان‌ها در هر کشوری تغییر می‌کند. از اواسط دورهٔ قاجار با تغییر منابع فکری و اندیشه‌های حاکم‌بر جامعه و نیز آگاهی از پیشرفت‌ها، نیازهای متفاوتی نسبت به گذشته احساس می‌شد. آنان پاسخ‌گویی به این نیازها و راه‌حل را در الگوبرداری از روش‌های غربی می‌دانستند؛ تأسیس دارالفنون، اعزام محصل به اروپا، استخدام معلمان خارجی و انتشار روزنامه، باعث تغییر نگرش اجتماعی و سیاسی در دورهٔ قاجاریه شد. فضای حاکم‌بر معماری قاجار نیز پیرو همین نگرش بود. از اواسط عصر ناصری رفته‌رفته تقابل سنت و تجدد به پیروزی تجدد منجر شد و معماری از این زمان فرم‌های کهن خود را از دست داد و ظاهری غربی به خود می‌گیرد. به‌نظر می‌رسد سفرهای مکرر شاهان قاجار به اروپا، در زمینهٔ معماری، تأثیرات چشمگیری برجای گذاشت. شاهان و شاهزادگان خواستار پیاده کردن طرح معماری غرب در سرزمین خود بودند. نمونه‌های غربی نیز به سرعت جای خود را میان مردم باز کرده و در تمام ایران رسوخ پیدا کرد. معماری با ورودی اصلی پیش‌آمده و ستون‌دار و پله‌های بزرگ تشریفاتی مشخص شده‌اند و اتاق‌ها به دو صورت دوبال در طبقات اول و دوم ساخته شده‌اند. ساختمان‌های گمرکات در استان بوشهر در اواخر دورهٔ قاجار و اوایل دورهٔ پهلوی شکل‌گرفته‌اند و جزو اولین بناها در استان بوشهر بودند که با معماری متفاوتی ظاهر شدند و طراحی آن‌ها برگرفته از معماری آن دوران نیست؛ بلکه متأثر از معماری غرب است و بوشهر به‌دلیل ارتباطات گستردهٔ آن با کشورهای دیگر، نقش معماران خارجی در این استان پررنگ بوده است. بایستی در جهت حفظ بناهای ارزشمندی هم‌چون این گمرکات که در این پژوهش مورد بررسی قرار گرفتند، کوشا بود تا دچار تخریب نشوند.

کتابنامه

- استفان‌رای، گرمون، (۱۳۷۸). چالش برای قدرت و ثروت در جنوب ایران (۱۷۵۰-۱۸۵۰). ترجمهٔ حسن زنگنه، تهران: انتشارات همسایه.
- اعتصام، ایرج، (۱۳۷۴). «بررسی تطبیقی معماری و شهرسازی معاصر ایران و اروپا». مجموعه

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.135]

مقالات کنگرهٔ تاریخ معماری و شهرسازی ایران، جلد سوم، تهران: سازمان میراث‌فرهنگی کشور، صص: ۱۱۰-۸۹.
- افشارسیستانی، ایرج، (۱۳۷۸). پژوهشی در نام شهرهای ایران. تهران: روزنه.
- امیرخانی، غلامرضا، (۱۳۹۹). «بررسی تحولات گمرک بوشهر در سال‌های ۱۳۲۰ تا ۱۳۲۲ هـ.ق.، بر پایهٔ یادداشت‌های منتشرنشدهٔ لامبرت مولیتور». پژوهش‌های علوم تاریخی، دورهٔ ۱۲، شمارهٔ ۴، پیاپی ۲۴، صص: ۱۷-۱.
- پروندهٔ ثبتی گمرک بوشهر، (۱۳۹۶). میراث‌فرهنگی بوشهر. شمارهٔ ثبت: ۳۱۸۰۰.
- پروندهٔ ثبتی گمرک بوالخیر، (۱۳۹۸). میراث‌فرهنگی بوشهر. شمارهٔ ثبت: ۳۲۸۹۲.
- پروندهٔ ثبتی گمرک دیر، (۱۳۹۸). میراث‌فرهنگی بوشهر. شمارهٔ ثبت: ۳۲۸۹۱.
- حصاری، مرتضی؛ علی‌یاری، احمد؛ و ایروانی‌قدیم، فرشید، (۱۳۹۱). «کنکاشی بر نقش موقعیت دولت‌شهرهای فدرال ایلامی بر تجارت آبی خلیج‌فارس». در: مجموعه مقالات هشتمین همایش ملی خلیج‌فارس، به‌کوشش عباس نامجو و احمد پوراحمد، تهران: انتشارات جهاد دانشگاهی، صص: ۲۶۳-۲۴۷.
- حقیقی، خلیل؛ و حاجیان‌پور، حمید، (۱۳۹۵). «تلگراف‌خانه بوشهر و استعمار انگلستان». فصلنامهٔ تاریخ روابط خارجی، دورهٔ ۱۷، شمارهٔ ۶۷. صص: ۱۱۳-۸۷.
- حمیدی، سیدجعفر، (۱۳۸۹). استان زیبای بوشهر. بوشهر: انتشارات بوشهر.
- حشمتی، احمدرضا؛ و دولت‌آبادی، فریبرز، (۱۳۹۹). «مقدمه‌ای بر شناخت معماری کاخ‌های تهران در دورهٔ قاجار». مجلهٔ مطالعات باستان‌شناسی پارسه، شمارهٔ ۱۴، صص: ۱۸۳-۱۶۷.
- خلیفه‌زاده، علیرضا؛ و علیصوفی، علیرضا، (۱۳۹۹). «بررسی علل شکل‌گیری بنادر بوشهر، دیلم و ریگ در دوره صفوی». مجلهٔ مطالعات تاریخ اسلام، شمارهٔ ۴۴، صص: ۶۴-۳۳.
- دشتی، رضا، (۱۳۸۰). تاریخ اقتصادی-اجتماعی بوشهر در دوره قاجاریه با تکیه بر نقش تجار و تجارت. تهران: انتشارات پازینه.
رنجبر، احسان؛ پورجعفر، محمدرضا؛ و خلیجی، کیوان، (۱۳۸۹). «خلاقیت‌های طراحی اقلیمی متناسب با جریان باد در بافت قدیم بوشهر». نشریه باغ‌نظر، دورهٔ ۷، شمارهٔ ۱۳، صص: ۳۴-۱۷.
- زعیمی، غلامرضا، (۱۳۹۲). «ایجاد تلگراف‌خانه و کنسولگری انگلستان در بنادر و جزایر هرمزگان». نشریهٔ پژوهش‌نامهٔ فرهنگی هرمزگان، شمارهٔ ۶ و ۷. صص: ۱۱۳-۹۵.
- زمرشیدی، حسین، (۱۳۸۷). طاق و قوس در معماری ایران. تهران: نشر شرکت عمران و بهسازی شهری ایران.
- سعادت، محمدحسین، (۱۳۷۵). تاریخ بوشهر. تصحیح: عبدالرسول خیراندیش و عمادالدین شیخ‌الحکمایی، تهران: میراث مکتوب.
- سعیدی‌نیا، حبیب‌الله، (۱۳۸۸). «تحولات تاریخی گمرک ایران و رونق اقتصادی در دورهٔ قاجاریه». نشریهٔ تاریخ ایران، دورهٔ ۶۳، شمارهٔ ۵، صص: ۱۲۷-۱۰۳.
- سعیدی‌نیا، حبیب‌الله، (۱۳۸۹). گمرک بوشهر و نقش آن در تجارت خلیج‌فارس در دورهٔ قاجار. تدوین: علی‌اصغر قهرمانی، بوشهر: دانشگاه خلیج‌فارس.
- شیرین‌کام، فریدون؛ و فرجام‌نیا، ایمان، (۱۳۹۶). سرگذشت پنجاه کنشگر اقتصادی ایران. تهران: فرهنگ صبا.
- علی‌زاده‌مقدم، بدرالسادات؛ و هاشمی‌پور، ظهراب، (۱۳۹۷). «بررسی نقش ارامنه در گمرک بوشهر در دورهٔ قاجار براساس اسناد این دورهٔ (۱۲۱۰ تا ۱۳۳۲ هـ.ق./۱۷۹۵ تا ۱۹۱۴ م.)». پژوهش‌های تاریخی، دورهٔ ۵۴، شمارهٔ ۴، پیاپی ۴۰، صص: ۳۷-۲۰.
- غلام‌زاده‌جفره، فراز، (۱۳۹۲). معماری بوشهر در دورهٔ زند و قاجار. بوشهر: آبادیوم

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]
[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.135]

- فتحی، محمد، (۱۳۵۴). سیری در قلمرو گمرک ایران از سیستان تا خوزستان. تهران: انتشارات خرمی.
- لسترنج، گای، (۱۳۳۷). جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی. ترجمهٔ محمود عرفان، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- لوریمر، ر. ر.، (۱۳۷۹). راهنمای خلیج‌فارس، تاریخ و جغرافیای بوشهر. ترجمهٔ سیدمحمدحسن نبوی، شیراز: انتشارات نوید.
- مارکوات، یوزف، (۱۳۸۳). ایرانشهر در جغرافیای بطلمیوس. ترجمهٔ مریم میراحمدی، تهران: طهوری.
- مستوفی، عبدالله، (۱۳۷۱). شرح زندگانی من. تهران: زوار.
- مشایخی، عبدالکریم، (۱۳۸۶). خلیج‌فارس و بوشهر روابط سیاسی و اقتصادی ایران و اروپا. تهران: انتشارات مؤسسهٔ مطالعات تاریخ ایران و بنیاد ایران‌شناسی شعبهٔ استان بوشهر.
- مولایی‌هشجین، مهسا، (۱۳۹۶). «بررسی تأثیر معماری نئوکلاسیک اروپا در ساختمان‌های دورهٔ قاجار نمونهٔ موردی شهر بوشهر». همایش ملی پژوهش‌های نوین در معماری با رویکرد تعامل انسان و محیط‌زیست، رشت.
- نصیری‌انصاری، محمود، (۱۳۵۰). سیری در معماری ایران. تهران: هنرسرای عالی.
- یزدانی، افشین، (۱۳۹۸). «جغرافیای تاریخی جزایر: هرمز، قشم، هنگام، تنب بزرگ، فارو، کیش، هندورابی، و لاون در خلیج‌فارس براساس سفرنامه نئارخوس». در: مجموعه مقالات میراث‌فرهنگی خلیج فارس، گردآورنده مرتضی حصاری، تهران: پژوهشگاه میراث‌فرهنگی و گردشگری؛ معاونت میراث‌فرهنگی، صص: ۷۰-۵۱.
- یزدانی، افشین؛ و فیروزمندی شیره‌جین، بهمن، (۱۳۹۵). «تموکن، تئوکه و تخمکه، نام‌هایی برای بندرگاهی هخامنشی بر کرانهٔ شمالی خلیج‌فارس؛ فرصت‌ها و چالش‌های همخوانی مدارک نوشتاری و باستان‌شناسی». مجلهٔ مطالعات باستان‌شناسی، دورهٔ ۸، شمارهٔ ۱۱، صص: ۲۲۳-۲۰۵.

- Afshar Sistani. I., (1999). *Research in the name of Iranian cities.* Tehran, Rozane.
- Alizadeh Moghadam, B. & Hashemipoor, Z., (2019). "Studying of the Role of Armenians in Boushehr Customs during the Qajar period based on the Documents of that Period (1210-1332 AH/1795-1914AD)". *Journal of Historical Research,* Vol. 40. Pp: 19-37.
- Amirkhani, G., (2021). "A Survey of Bushehr Customs and Its changes (1902 – 1904), Based on Unpublished Notes by Lambert Molitor". *Historical Science Studies.* Vol. 24, Pp: 1-17.
- Customs registration file of Deir, (2019). *Bushehr Cultural Heritage.* Registration Number: 32891.
- Customs registration file, Bualkhair, (2019). *Bushehr Cultural Heritage.* Registration Number: 32892.
- Customs registration file, Bushehr, (2017). *Bushehr Cultural Heritage*. Registration Number: 31800.
- Dashti, R., (2001). *Socio-economic history of Bushehr in the Qajar period based on the role of traders and trade.* Pazine, Tehran.
- Etesam, I., (1995). "Comparative study of architecture and contemporary urban

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]
[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.135]

planning of Iran and Europe". *Proceedings of the Congress of History of Architecture and Urban Planning of Iran*, Vol 3, Mcth, Pp: 89-110

- Fathi, M., (1975). *A tour of the Iranian customs territory from Sistan to Khuzestan*. Tehran: Khorami Publications.

- Gholamzade Jafre, F., (2013). *Bushehr architecture in Zand and Qajar period*. Bushehr: Abadium

- Grummon, S. R., (1985). *The Rise and Fall of The Arab Shaykhdom of Bushire: 1750-1850 (Iran, Persian Gulf).* The Johns Hopkins University Publishing.

- Haghighi, K. & Hajianpour, H., (2016). "Bushehr Telegraph House and British Colonization". *Foreign Relations History Quarterly*, Vol. 67, Pp: 87-113.

- Hamidi, S. J., (2010). *The beautiful province of Bushehr*. Bushehr.

- Heshmati, A. R. & Dolatabadi, F., (2021). "An Introduction To Understanding the Architecture of Tehran Palaces in the Qajar Period". *Pareseh Journal of Archaeological Studies,* No. 14, Pp: 167-183.

- Hessari, M.; Irvani Ghadim, F. & Aliyari, A., (2012). "Research into the role of the position of the Elamite federal city-states on the water trade of the Persian Gulf". In: *8th Proceedings of the Persian Gulf National Conference,* Namjoo And Pourahmad (eds). Jahad Daneshghahi, Pp: 247-263.

- Khalifezade, A. & Alisoufi, A., (2020). "Investigating Causes of Emergence of Bushehr, Deylam and Rig Ports during Safavid Period". *Quarterly Journal of Historical Studies of Islam*, Vol. 44, Pp: 33-64.

- Le-Strange, G., (1958). *The lands of the eastern caliphate.*

- Lorimer, J, G., (1915). *Gazetteer of the Persian Gulf*. Oman, and Central Arabi. Calcutta.

- Markwart, J., (1901). *Ērānšahr nach der Geographie des Ps.* Moses Xorenac'i. Mit historisch-kritischem Kommentar und historischen und topographischen Excursen. Gessellschaft der Wissenschaften zu Göttingen

- Mashyekhi, A., (1987). *Persian Gulf and Bushehr Political and economic relations between Iran and Europe.* Institute of Iranian History Studies and Iranology Foundation, Bushehr Branch.

- Molaei Hashjin, M., (2017). "Study of the Impact of European Neoclassical Architecture on Qajar Period Buildings in the Case Study of Bushehr". *National Conference on New Research in Architecture with the Interaction of Man and Environment,* Rasht.

- Mostofi, A., (1992). *My biography.* Tehran: Zavar.

- Nasiri Ansari, M., (1971). *A tour of Iranian architecture*. Tehran: Excellent Art Gallery.

- Parsaee, M.; Parva, M. & Karimi, B., (2015). "Space and Place Concepts Analysis based on Semiology Approach in Residential Architecture, the Case Study of Traditional City of Bushehr, Iran". *Housing and Building National Research Center, HBRC Journal* N. 11, Pp: 368-383.

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.135]

- Pezzard, M., (1914). *Mission a Bender Bouchir.* Paris: Geuthner.

- Ranjbar, E.; Pourjafar, M. & Khaliji, K., (2010). "Innovations In Climatic Designing Due to The Wind Flowing Through The Old Bushehr". *Bagh-e Nazar*, Vol. 13, Pp: 17-34.

- Saadat, M. H., (1996). *History of Bushehr, edited by Abdul Rasool Khairandish and Emad al-Din Sheikh al-Hakmaei*. Miras-e Maktoob, Tehran.

- Saidinia, H., (2010). "The Evolution of Iran's Customs in Relation to Its Economic Development in the Qajar Era". *Journal of Iran History*, Vol. 5, Pp: 103-128.

- Saidinia, H., (2011). *Bushehr Customs and its role in Persian Gulf trade in the Qajar period.* Bushehr.

- Sedaqat, F. & Akbarzadeh, M., (2016). "The Principles and Platform of Climatic Design of the Bushehr Architecture". *Research Journal of Recent Sciences*, No. 5(2). Pp: 66-75.

- Steinkeller, P., (1982). "The question of Marhasi: a contribution to the historical geography of Iran in the third millennium B.C.". *Zeitschrift für Assyriologie und vorderasiatische Archäologie,* Vol. 72, Issue: 2, Pp: 237-265.

- Shirinkam, F. & Farjamnia, I ., (2017). *The story of fifty economic activists in Iran*. Saba, Tehran.

- Yazdani, A. & Firouzmandi Shirehjin, B., (2016) "Tam(uk)ka(n), Taoke, Tah(u) makah & Tahukka; the Names for an Achaemenid Port on the Northern Coast of the Persian Gulf; A Challenges for Conformity between Textual and Archaeological Documents". *Journal of Archaeological Studies*, Vol. 13, Pp: 205-223.

- Yazdani, A., (2020). "Historical geography of the islands: Hormoz, Qeshm, Hengam, Tonb Bozorg, Faro, Kish, Hindurabi, and Lavan in the Persian Gulf based on the travelogue of Nearchus". *The Cultural Heritage of the Persian Gulf*, Hessari, M., (Ed). ICHT. Pp: 51-70.

- Zaiemi, G., (2013). "The Establishment of English Telegraph Office and Consulate in Hormozgan's Ports and Islands". *Journal of Hormozghan Cultural Research Review.* Vol. 6 & 7, Pp: 127-149.

- Zamarshidi, H., (2008). *Arch and arch in Iranian architecture*. Mrud. Tehran.

[Downloaded from journal.richt.ir on 2026-11-21]

[DOI: 10.66224/PJAS.6.19.135]